VIII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Obrony Narodowej (nr 107)**
z dnia 4 października 2018 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Obrony Narodowej (nr 107)

4 października 2018 r.

Komisja Obrony Narodowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Michała Jacha (PiS)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– „Informacja ministra obrony narodowej o stanie bezpieczeństwa w lotnictwie wojskowym, w tym w szczególności informacji o:

– liczbie zgłoszonych zdarzeń lotniczych zaistniałych od grudnia 2015 r. do chwili obecnej;

– wynikach przeprowadzonych badań i analiz oraz zaleceniach profilaktycznych wskazanych przez podmioty badające i wprowadzonych przez adresatów tych zaleceń;

– wskaźnikach bezpieczeństwa w obszarze lotnictwa wojskowego, w tym lotnictwa bojowego i transportowego, z wyróżnieniem obszaru związanego ze szkoleniem załóg statków powietrznych oraz podziałem na poszczególne rodzaje statków powietrznych;

– tym, jakie dane posłużyły do wyliczeń powyższych wskaźników bezpieczeństwa, jakimi metodami były one określane i kto konkretnie dokonywał takich analiz, gdzie można zapoznać się z materiałami źródłowymi stanowiącymi podstawę ich wyliczenia;

– jakie są koszty utrzymania i prowadzenia systemu zarządzania bezpieczeństwem w lotnictwie wojskowym".

W posiedzeniu udział wzięli: **Wojciech Skurkiewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej wraz ze współpracownikami oraz płk **Mariusz Fryc** szef zespołu w Departamencie Zwierzchnictwa nad Siłami Zbrojnymi Biura Bezpieczeństwa Narodowego.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Michał Madaj, Jacek Zientarski** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dzień dobry państwu. Otwieram posiedzenie Komisji Obrony Narodowej. Bardzo panów proszę o ściszenie głosów podczas dyskusji. Jak rozumiem, to jest dyskusja na temat dzisiejszego niezwykle interesującego posiedzenia Komisji. Porządek dzienny przewiduje „Informację ministra obrony narodowej o stanie bezpieczeństwa w lotnictwie wojskowym, w tym w szczególności informacji o:

– liczbie zgłoszonych zdarzeń lotniczych zaistniałych od grudnia 2015 r. do chwili obecnej;

– wynikach przeprowadzonych badań i analiz oraz zaleceniach profilaktycznych wskazanych przez podmioty badające i wprowadzonych przez adresatów tych zaleceń;

– wskaźnikach bezpieczeństwa w obszarze lotnictwa wojskowego, w tym lotnictwa bojowego i transportowego, z wyróżnieniem obszaru związanego ze szkoleniem załóg statków powietrznych oraz podziałem na poszczególne rodzaje statków powietrznych;

– tym, jakie dane posłużyły do wyliczeń powyższych wskaźników bezpieczeństwa, jakimi metodami były one określane i kto konkretnie dokonywał takich analiz, gdzie można zapoznać się z materiałami źródłowymi stanowiącymi podstawę ich wyliczenia;

– jakie są koszty utrzymania i prowadzenia systemu zarządzania bezpieczeństwem w lotnictwie wojskowym".

Stwierdzam kworum oraz przyjęcie protokołu ze 106. posiedzenia Komisji, wobec niewniesienia do niego zastrzeżeń.

Witam zaproszonych gości: pana ministra Wojciecha Skurkiewicza sekretarza stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej, pana generała dywizji pilota Jana Śliwkę zastępcę dowódcy generalnego rodzajów sił zbrojnych, pana pułkownika pilota Roberta Cierniaka szefa Inspektoratu Ministerstwa Obrony Narodowej do Spraw Bezpieczeństwa Lotów, pana pułkownika pilota Macieja Trelkę z Dowództwa Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych, pana pułkownika Jarosława Czajkę z Dowództwa Generalnego RSZ oraz pana pułkownika Mariusza Fryca z Biura Bezpieczeństwa Narodowego.

Proszę państwa, w dniu 20 sierpnia br. do Komisji wpłynął wniosek odpowiedniej liczby posłów o zwołanie posiedzenia Komisji na temat, który przedstawiłem na początku, na podstawie art. 152 ust. 2 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 r. – regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej. Proszę państwa, proszę przedstawiciela wnioskodawców o uzasadnienie wniosku. Wiem, że uzasadnienie przedstawi pani minister Joanna Kluzik-Rostkowska. Bardzo proszę.

Poseł Joanna Kluzik-Rostkowska (PO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, zdecydowaliśmy się prosić o posiedzenie Komisji poświęcone stanowi bezpieczeństwa lotnictwa wojskowego. Impulsem do wniosku posłów jest pogorszenie się stanu bezpieczeństwa, o czym bezdyskusyjnie świadczą ostatnie zdarzenia lotnicze z udziałem wojskowych statków powietrznych. W dodatku od lipca 2018 r. zostały zawieszone loty samolotów Mig-29. Jak rozumiem, do 25 września br. zawieszone były również loty samolotów Su-22. Tak naprawdę oznacza to, że całe 1. Skrzydło Lotnictwa Taktycznego, czyli połowa naszego lotnictwa, było wyłączone z możliwości użycia bojowego. W tej chwili, z informacji – które mam – wynika, że samoloty Mig-29 nadal są „uziemione". Loty na nich są zawieszone. A samoloty Su-22 wznowiły loty 25 września br. Później będę pytała, z jakiego powodu loty samolotów Mig-29 są jeszcze zawieszone, a samoloty Su-22 już mogą latać,

Ponieważ loty samolotów Mig-29 są ciągle zawieszone od lipca br., a po 3 miesiącach wygasza się uprawnienia zarówno pilotów, jak i techników i kontrolerów lotów, widzę w związku z tym bardzo poważne niebezpieczeństwo, że kiedy te 3 miesiące miną – a miną już za chwilę, bo loty są zawieszone od lipca – może to oznaczać, że piloci, kontrolerzy i technicy utracą swoje uprawnienia i będą musieli procedurę nauki lotu zaczynać od samego początku. To jest bardzo długa procedura i – oczywiście – wielkie koszty. Jeżeli chodzi o wypadki, które miały ostatnio miejsce, to 13 grudnia 2017 r. na lotnisku wojskowym 41. Bazy Lotnictwa Szkolnego w Dęblinie doszło do wypadku śmigłowca szkolnego SW-4 „Puszczyk". Dwóch pilotów przewieziono do szpitala.

Kilka dni później – 18 grudnia 2017 r. – wojskowy samolot Mig-29 rozbija się w okolicach Kałuszyna na Mazowszu. Szczęśliwie pilot przeżył. Natomiast samo zdarzenie budzi bardzo wiele znaków zapytania. Około godz. 18.15, podczas podejścia maszyny do lądowania na lotnisku w Mińsku Mazowieckim, utracono z nim łączność. Samolot pilotował 28-letni pilot. Startował z tego samego lotniska, na którym miał wylądować, w momencie odnalezienia był przytomny. Miał połamane kończyny. Został przewieziony do szpitala. Zdaniem doświadczonych instruktorów proces szkolenia tego pilota przebiegał nieprawidłowo, a doświadczenie instruktorów i dowódców na tym typie statku powietrznego należy uznać za niewystarczające, skoro doszło do tak poważnych zaniedbań. Duże wątpliwości budzi również sama akcja ratownicza, ponieważ system ratownictwa lotniczego ma gwarantować natychmiastową pomoc pilotowi po takim zdarzeniu. Każdy pilot wojskowy posiada indywidualny pakiet wyposażenia ratowniczego i potrafi go użyć. Sytuacja, w której załoga śmigłowca ratowniczego nie mogła udzielić pomocy załodze, czyli temu 28-letniemu pilotowi, jest niedopuszczalna. Tak naprawdę, pomimo

tego, że pilot był odnaleziony 13 km do lotniska, poszukiwanie go zajęło aż 2 godziny. Również niezrozumiały pozostaje fakt nieużycia przez pilota fotela katapultowego.

Następny wypadek, niestety, był już tragiczny w skutkach. 6 lipca 2018 r. o godz. 1.57 w nocy w okolicach Pasłęka rozbija się samolot Mig-29 z 22. Bazy Lotnictwa Taktycznego. Pilot katapultował się, ale nie przeżył wypadku. To jest ten moment, w którym – jak rozumiem – zawieszają państwo loty samolotów Mig-29. Ponieważ te same fotele K-36 są używane w samolotach Su-22, loty tych samolotów również zostają zawieszone. To powoduje, że 1/2 lotnictwa jest uziemiona. Należy zadać dramatyczne pytanie: Jak wyglądają przeglądy i dopuszczenia do eksploatacji foteli K-36, jeśli uważany dotychczas za niezawodny fotel zawodzi? I jest pytanie, czy pilot samolotu Mig-29 pod Pasłękiem miał w ogóle szansę uratowania swojego życia przy użyciu tego fotela?

Nieco wcześniej – 22 czerwca 2017 r. – polski śmigłowiec wojskowy W-3 „Sokół" z 6 osobami na pokładzie rozbija się niedaleko Padwy w północnych Włoszech. W czasie lotu zauważono płomienie wydobywające się z turbiny. Pilot próbował lądować awaryjnie na polu uprawnym. Śmigłowiec uderzył o ziemię i uległ zniszczeniu. Wybuchł pożar. Czy wrak śmigłowca już jest Polsce, a jeśli tak, to kiedy wrócił?

Kolejne zdarzenie miało miejsce 21 sierpnia 2018 r. W Latkowie, w powiecie inowrocławskim, doszło do wypadku wojskowego śmigłowca Mi-2. Maszyna spadła na trawnik przy płycie lotniska. Dwóm pilotom śmigłowca nic poważnego się nie stało, ale śmigłowiec po zderzeniu z ziemią zapalił się.

Wróćmy do początku rządów PiS. Dla lotnictwa wojskowego ten czas jest początkiem przerwania ciągłości pokoleniowej w szkoleniu pilotów wojskowych i zarządzaniu bezpieczeństwem w lotnictwie wojskowym. Pierwszym podstawowym krokiem było dokonanie wymiany kadr zajmujących się bezpieczeństwem lotów. Wymiana miała zabarwienie polityczne i była podyktowana głównie chęcią zamknięcia ust tym wszystkim żołnierzom będącym w komisji, która badała przyczyny katastrofy smoleńskiej, którzy nie chcieli firmować podkomisji pana ministra Macierewicza i podpisywać się pod sztuczną mgłą czy bombami termobarycznymi. Dokonano zwolnień pilotów zajmujących się działaniami profilaktycznymi, pozbawiając system zarządzania bezpieczeństwem ogromnego doświadczenia tych ludzi. W ciągu 2 lat dwukrotnie nastąpiła zmiana na stanowisku przewodniczącego Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego. Kolejno nominowani na tę funkcję oficerowie nie mieli wystarczającego doświadczenia w zakresie bezpieczeństwa lotniczego.

Następna kwestia. Podobnych zmian kadrowych, również podyktowanych względami politycznymi, dokonano w Wyższej Szkole Oficerskiej Sił Powietrznych, co – oczywiście – nie pozostało bez znaczenia nie tylko w obszarze prawidłowości zarządzania procesem szkoleniowym, ale również mogło być przyczyną zaistniałych wypadków z udziałem nowo wyszkolonych pilotów wojskowych. Przykładem może tutaj być wypadek samolotu Mig-29 podczas podejścia do lądowania w Mińsku Mazowieckim. Podstawowym narzędziem, niezbędnym do prowadzenia właściwej merytorycznej analizy nieprawidłowości i zdarzeń niepożądanych jest system gromadzenia i analizy danych o zdarzeniach. Jedynie na podstawie prawidłowych danych można wyciągać prawidłowe wnioski i opracowywać działania, które w przyszłości będą skutkowały tym, że nie powtórzą się takie zdarzenia, które miały miejsce wcześniej. Po zmianach kadrowych oraz po odrzuceniu przez obecnie rządzący obóz dokonań z poprzednich lat w obszarze bezpieczeństwa lotów istnieje uzasadniona obawa, że system zarządzania informacją poprzez przerwanie ciągłości kadrowej uległ degradacji. Jest pytanie: Czy pomimo tego funkcjonuje, czy też przestał funkcjonować?

Przy tam chciałam zadać pytanie, jak to jest? Jeżeli minister Macierewicz zanegował ustalenia komisji Millera, to jest pytanie, jak zostały przez państwa potraktowane wnioski z tej katastrofy, które były podstawą do wydania zaleceń poprawiających bezpieczeństwo lotów? Czy zanegowanie raportu tej komisji skutkowało również zanegowaniem wszystkich wniosków i zaleceń? Oczywiście, to ma bardzo ważne, podstawowe znaczenie dla bezpieczeństwa lotów. Oczywiście, bezpieczeństwo w lotnictwie wojskowym powinno być priorytetem. Tymczasem wiemy – rozmawialiśmy o tym niejednokrotnie na posiedzeniu Komisji – że zarówno sposób wyboru, zamówienia i kupna, jak i okre-

ślenia warunków do wykonywania lotów w odniesieniu do samolotów przeznaczonych do transportu najważniejszych osób w państwie może stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa lotów o statusie „HEAD".

Okazuje się, że wymagania stawiane dowódcom tych samolotów, które mają być samolotami dla VIP, są o 1/3 niższe niż wymagane minima dla dowódców załóg w lotnictwie cywilnym. Chciałabym się dowiedzieć, co państwo na to? Dlaczego tak się dzieje, że wymagania dla lotów o statusie „HEAD" mają być niższe niż w lotnictwie cywilnym? Wyznaczani w jednostkach na stanowiska dowódcze oficerowie nie radzą sobie z procesem szkolenia, organizacją i dowodzeniem. Ogólny poziom wyszkolenia kadry instruktorskiej spada, o czym świadczą wszystkie wydarzenia w lotnictwie z ostatnich 2 lat. Świadczy o tym również to, że kadra instruktorska nie jest w pełni wyszkolona we wszystkich warunkach atmosferycznych.

Z moich rozmów z pilotami wynika, że – niestety – istnieje proces spłycania szkolenia lotniczego. Bardzo prosiłabym panów, żeby panowie ustosunkowali się do tego, o czym za chwilę powiem. To są wnioski z moich rozmów z pilotami. Przykładem procesu spłycania szkolenia lotniczego ma być zaniżanie w dokumentacji lotniczej warunków atmosferycznych, w celu uzyskania bądź potwierdzenia uprawnień w minimalnych warunkach atmosferycznych. Czyli mamy taką sytuację, w której realne warunki są lepsze niż te, które są wpisywane do dokumentacji, bo jest to korzystne z punktu widzenia zdobywania uprawnień. Z rozmów z pilotami wynika również, że w latach świetności lotnictwa bojowego dowódcy jednostek mieli po 2,5-3 tys. godzin w powietrzu. Dzisiaj mają po 800 godzin.

Za doświadczonego dawniej uważano w pełni wyszkolonego pilota z nalotem 800–1000 godzin. Dziś dowódcy jednostek nie są nawet w pełni wyszkoleni przy nalocie 800 godzin, a doświadczeni piloci mają po 400 godzin w powietrzu. Jak mówią sami piloci…

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Przepraszam, pani minister. Proszę pana – pan, który tutaj filmuje – do pana mówię. Proszę pana, pan chodzi i przeszkadza. Jeśli chce pan filmować, to proszę bardzo, ale w jednym miejscu. Dobrze? Proszę bardzo, pani minister.

Poseł Joanna Kluzik-Rostkowska (PO):

Z danych, które uzyskałam od pilotów wynika, że dawniej doświadczona kadra stanowiła 80–90% składu pilotów jednostki, a dzisiaj jest to zaledwie 30–40%. Bardzo proszę o odpowiedzi na następujące pytania. Jaka jest liczba zgłoszonych zdarzeń i incydentów lotniczych zaistniałych od grudnia 2015 r. do chwili obecnej, z podziałem na grupy przyczynowe? Jaki był wpływ czynnika ludzkiego, a ile zdarzeń miało podłoże techniczne? Proszę również o odpowiedź na pytanie o wyniki przeprowadzonych badań i analiz oraz zalecenia profilaktyczne wskazane przez podmioty badające i wprowadzone przez adresatów tych zaleceń? Jakie są wskaźniki bezpieczeństwa w obszarze lotnictwa wojskowego, w tym w lotnictwa bojowego i transportowego, z wyróżnieniem obszaru związanego ze szkoleniem załóg statków powietrznych oraz podziałem na poszczególne rodzaje statków powietrznych?

Chciałabym się dowiedzieć, jakie są koszty utrzymania i prowadzenia systemu zarządzania bezpieczeństwem w lotnictwie wojskowym, w tym związane z prowadzonymi badaniami zdarzeń lotniczych, z odrębnym uwzględnieniem kosztów związanych z działalnością podkomisji do ponownego zbadania katastrofy smoleńskiej, prowadzonej obecnie przez Antoniego Macierewicza. Wiemy, że ta podkomisja ciągle jeszcze generuje koszty, nie zmieniając de facto w żaden sposób specjalistycznej wiedzy na temat tej katastrofy zawartej w raporcie Jerzego Millera. Chciałabym się dowiedzieć, ilu oficerów Inspektoratu Ministerstwa Obrony Narodowej do Spraw Bezpieczeństwa Lotów oraz całego pionu bezpieczeństwa lotów lotnictwa sił zbrojnych zostało przeniesionych bądź zwolnionych w latach 2015–2018. Ilu oficerów odpowiedzialnych za proces szkolenia lotniczego – od instruktorów w jednostkach lotniczych do szczebla dowódcy sił powietrznych – zostało przeniesionych bądź zwolnionych w latach 2015–2018?

W jaki sposób gromadzone są obecnie dane o wszystkich zdarzeniach lotniczych w lotnictwie sił zbrojnych? Tutaj znowu muszę się powoływać na moje rozmowy z pilotami, którzy mówią, że nie wszystkie zdarzenia lotnicze są ujawniane przez dowódców jednostek z obawy o konsekwencje w postaci kontroli z wyższego szczebla. Chciałabym się dowiedzieć, czy panowie mają tego świadomość? Czy panowie wiedzą, że coś takiego miało miejsce? Jaki jest obecny poziom wyszkolenia załóg nowo zakupionych samolotów dla VIP? Czy skład liczebny personelu latającego i technicznego tych maszyn gwarantuje najwyższy poziom bezpieczeństwa lotów o statusie „HEAD”? Dlaczego w wypadku samolotu Mig-29 w Mińsku Mazowieckim nie został użyty śmigłowiec ratowniczy? W jaki sposób przebiega szkolenie lotnicze w minimalnych warunkach atmosferycznych wszystkich pilotów ratownictwa lotniczego i lotnictwa sił zbrojnych?

W jaki sposób przebiega obecnie szkolenie lotnicze w rzeczywistych minimalnych warunkach atmosferycznych w całym lotnictwie sił zbrojnych? Ile jest wyszkolonych pilotów, którzy posiadają aktualne uprawnienia do latania w takich warunkach? Jaki jest poziom wyszkolenia dowódców wszystkich jednostek lotniczych? W jaki sposób uczestniczą oni w procesie szkolenia lotniczego podległych im pilotów i instruktorów? Tu znowu w rozmowach z pilotami wyszło, że dowódcy jednostek znacznie mniej uczestniczą w procesie szklenia niż powinni. W jaki sposób są analizowane i wdrażane zalecenia profilaktyczne? Jak działa system kontroli ich wdrażania, skoro dochodzi do popełnienia błędów zagrażających życiu pilotów? Jaki procent personelu latającego jednostek lotniczych stanowią w pełni wyszkoleni piloci na podstawowych typach statków powietrznych? Czy niesprawność techniczna fotela katapultowego K-36, zamontowanego w samolotach Mig-29 i Su-22, pozbawiła możliwości bezpiecznego opuszczenia samolotu przez pilota z Malborka? Czy prawdą jest, że w Polsce dokonano zmian konstrukcyjnych tego fotela? Jeśli tak, to kto ich dokonał i na czyje polecenie?

Czy pilot samolotu Mig-29 z Malborka miał szansę na bezpieczne opuszczenie samolotu przy użyciu fotela katapultowego K-36 pod Pasłękiem? I ostatnie pytanie. Jeżeli prawdą jest, że najpoważniejszym kłopotem jest właśnie fotel K-36 i państwo zdecydowali się na „uziemienie” zarówno samolotów Mig-29, jak i samolotów Su-22, właśnie z powodu tego fotela, to jak to się ma w tej chwili do decyzji, że samoloty Su-22 już mogą latać? Tak przynamniej wyczytałam w Internecie, że od 25 września br. mogą latać. A samoloty Mig-29 w dalszym ciągu nie mogą latać. Czy panowie mają świadomość, że uprawnienia pilotów, kontrolerów i techników po 3 miesiącach – czyli już za chwilę – wygasną? Dziękuję bardzo za uwagę.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, proszę o zabranie głosu.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej Wojciech Skurkiewicz:

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, kilka wstępnych kwestii wyjaśnienia, żeby uniknąć też dodatkowych pytań. Szanowni państwo, jeżeli chodzi o katastrofę samolotu Mig z 6 lipca br., która miała miejsce w Pasłęku koło Malborka, to państwo wybaczą, ale badania tej katastrofy wciąż trwają. Do momentu, w którym komisja zakończy swoje prace, nie możemy – niestety – udzielać państwu żadnych informacji. Żadna z hipotez nie jest wykluczona. To są kwestie naturalne. Tak jest przy każdej katastrofie. Niestety, do momentu zakończenia badania przez państwową komisję w tej sprawie nie udzielamy żadnych informacji. Nie komentujemy tego zdarzenia i jego potencjalnych przyczyn. Bardzo proszę, przynamniej w tym zakresie, o zrozumienie.

Szanowni państwo, nie mogę się zgodzić, że cokolwiek jest robione w sprawie szkolenia pilotów, że jest zaniżanie warunków atmosferycznych w cyklu szkolenia. Takie sytuacje nie są mi znane. Nie wydaje mi się, żeby to było możliwe. Kolejna rzecz, to obniżenie liczby godzin nalotu. Zaraz będę prezentował całą informację, ale najpierw na bieżąco powiem o tym, co pani poseł prezentowała. Jeżeli chodzi o ogólny czas nalotu, to praktycznie od wielu lat on się nie zmienia. Średni roczny czas nalotu w lotnictwie sił zbrojnych to ok. 65 tys. godzin. Zawsze jest to plus minus 1%. Tak jest od wielu lat. Tak nie jest tylko w 2017 r. czy w 2018 r. Godziny nalotu są na takim poziomie od wielu, wielu

lat. Średniorocznie lotnictwo sił zbrojnych ma wylatanych 65 tys. godzin. To jest czas nalotu.

Jeżeli chodzi o szczegóły informacji, to – szanowni państwo – od 1 grudnia 2015 r. do 2 października 2018 r. zgłoszono 2822 zdarzenia lotnicze, w tym 8 wypadków lotniczych i 38 poważnych incydentów. Zgłoszono także 2776 innych incydentów lotniczych. W tej chwili 35 incydentów jest badanych przez komisję badania incydentów przy Dowództwie Generalnym Rodzajów Sił Zbrojnych. Jeżeli chodzi o wyniki prowadzonych badań i analiz oraz o zalecenia profilaktyczne, od grudnia 2015 r. do 2 października br. komisja badania incydentów lotniczych funkcjonująca w Dowództwie Generalnym Rodzajów Sił Zbrojnych badała łącznie 35 zdarzeń lotniczych. Do 2 października br. zakończono badania 31 zdarzeń lotniczych, a 4 wciąż pozostają w trakcie badania. Każdorazowo zakończenie badania zdarzenia lotniczego kończyło się opracowaniem karty zdarzenia lotniczego, w której przedstawiano okoliczności, przebieg zdarzenia lotniczego, przyczynę zdarzenia oraz zastosowaną profilaktykę.

Na podstawie przeprowadzonych badań komisja badania incydentów w Dowództwie Generalnym Rodzajów Sił Zbrojnych ustaliła następujące przyczyny zdarzeń. Przyczyny techniczne. Było 18 takich sytuacji. Było to np. techniczne zużycie elementów czy podzespołów statku powietrznego w czasie jego eksploatacji, nieutrzymanie parametrów technicznych instalacji lub agregatów zabudowanych na pokładzie statku powietrznego. Przyczyny środowiskowe wystąpiły czterokrotnie. Były to zderzenia ze zwierzętami, bądź zassanie ciał obcych przez silniki statku powietrznego. Jeżeli chodzi o przyczyny związane z czynnikiem ludzkim, to było 6 tego typu zdarzeń. Były to błędy pilotażowe oraz niewłaściwa eksploatacja statków powietrznych przez załogi. Oczywiście, mamy też część zdarzeń niewyjaśnionych. Były 3 zdarzenia niewyjaśnione. W tych przypadkach komisja po prostu nie była w stanie ustalić przyczyny zdarzenia.

Zanim w kwestiach szczegółowych, technicznych, oddam głos panu pułkownikowi Robertowi Cierniakowi, który jest szefem Inspektoratu Ministerstwa Obrony Narodowej do Spraw Bezpieczeństwa Lotów, jeszcze jedna uwaga. Szanowni państwo, nie zgadzam się z opinią wygłoszoną w pierwszym zdaniu wypowiedzi pani poseł Kluzik–Rostkowskiej, mówiącej o tym, że pogorszyło się bezpieczeństwo lotnictwa wojskowego. Szanowni państwo, analizując chociażby kwestie dotyczące incydentów lotniczych w siłach zbrojnych i obserwując je na przestrzeni ostatnich 5 lat, w cyklach półrocznych – bo to jest określane w cyklach półrocznych – wystarczy spojrzeć na liczby. A one wyglądają następująco. W 2014 r. były 962 incydenty w cyklu półrocznym. W 2015 r. było ich 938. W 2016 r. – 711, w 2017 r. – 497, a w 2018 r. – 420. Widać, że tendencja jest ciągle – niestety – na wysokim poziomie, ale z trendem malejącym. Bardzo proszę, pan pułkownik Cierniak.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Bardzo proszę, panie pułkowniku.

Szef Inspektoratu MON do Spraw Bezpieczeństwa Lotów płk pil. Robert Cierniak:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, jestem szefem Inspektoratu Ministerstwa Obrony Narodowej do Spraw Bezpieczeństwa Lotów, a jednocześnie przewodniczącym Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego. Chciałem tylko przypomnieć, że inspektorat Ministerstwa Obrony Narodowej, zgodnie z zakresem działania, jest powołany do organizowania i zabezpieczania prac Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego. Opracowuje także zalecenia profilaktyczne po zaistniałych zdarzeniach lotniczych, ale wyłącznie po zdarzeniach badanych przez Komisję Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego. Prowadzi także analizy i statystyki bezpieczeństwa lotów całościowo w lotnictwie sił zbrojnych, w tym także w jednostkach realizujących zadania poza granicami kraju takich, jak polskie kontyngenty wojskowe. Koordynuje także szkolenia i prowadzi w cyklu dwurocznym kursy dla wszystkich oficerów i służb przeznaczonych działania w systemie bezpieczeństwa lotów.

Jako przewodniczący Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego chciałem tylko przypomnieć, że komisja działa na podstawie porozumienia ministra obrony narodowej i ministra spraw wewnętrznych i administracji, ponieważ zajmuje się

lotnictwem państwowym. Jeżeli chodzi o omawiany okresie, tj. między grudniem 2015 r., a wrześniem 2018 r., w zakresie zdarzeń lotniczych badanych przez komisję wystąpiły 2893 zdarzenia lotnicze, w tym 48 wypadków i poważnych incydentów badanych przez komisję. Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego wydała w tym okresie 115 zaleceń profilaktycznych, tzw. rekomendacji, w tym 52 w ramach profilaktyki wstępnej, a 63 po zakończeniu badania, które zakończyło się wydaniem raportu końcowego.

Po zakończeniu badania każdego z 2845 incydentów komisja badania incydentów użytkownika – pan minister wspomniał chociażby komisję badania incydentów Dowództwa Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych – również formułuje swoje zalecenia. W większości przypadków są to jednostki podległe dowódcy generalnemu rodzajów sił zbrojnych, który dysponuje bieżącą działalnością lotnictwa sił zbrojnych, a także Wyższa Szkoła Oficerska Sił Powietrznych, Wojskowe Zakłady Lotnicze, Zespół Zapewnienia Jakości w Lotnictwie, a także zakłady takie, jak Pratt and Whitney czy Polska Agencja Żeglugi Powietrznej. Średni wskaźnik wypadków dla lotnictwa sił zbrojnych w ostatnich 5 latach według stanu na 1 stycznia wynosi 1,84. Ze względu na małą próbę statystyczną analizy wskaźnika wypadków prowadzone dla poszczególnych rodzajów lotnictwa oraz typów statków powietrznych są obarczone dużym błędem, bo to są pojedyncze przypadki. Ich analiza może prowadzić do wyciągania niewłaściwych wniosków. Każde zdarzenie rozpatrywane jest indywidualnie. Wskaźnik wypadków jest wyrażony stosunkiem liczby wypadków do wykonywanego nalotu, zgodnie ze wzorem pomnożonego przez 10 000. Analizy stanu bezpieczeństwa lotów w lotnictwie sił zbrojnych są opracowywane okresowo. Dzielimy je na półroczne i roczne. Opracowywane są na potrzeby Ministerstwa Obrony Narodowej w cyklu półrocznym i rocznym. Ja wspomniałem, materiały źródłowe, o które państwo pytali, stanowią podstawę wyliczenia danych znajdujących się w bazach danych, a także w systemach informatycznych, które wspomagają nie tylko pracę Inspektoratu Ministerstwa Obrony Narodowej do Spraw Bezpieczeństwa Lotów, ale każdego szczebla w każdej jednostce, w której funkcjonuje lotnictwo sił zbrojnych – oczywiście – wliczając w to dowództwo generalne i dowództwo operacyjne.

Źródłem danych są również analizy prowadzone przez instytucje mające pośredni wpływ na kształtowanie stanu bezpieczeństwa lotów. Są to m.in. takie instytucje, jak wspomniany zespół zapewnienia jakości, Wojskowe Centrum Normalizacji czy Departament Polityki Zbrojeniowej. Koszty funkcjonowania systemu bezpieczeństwa lotów są trudne do oszacowania ze względu na złożoność struktur służb bezpieczeństwa i interdyscyplinarność w tym obszarze. Sam system służb bezpieczeństwa lotów obejmuje swoim zakresem m.in. takie obszary, jak użytkowanie sprzętu, statków powietrznych, obsługę naziemną statków powietrznych, funkcjonowanie służb ruchu lotniczego, funkcjonowanie służby hydrometeorologicznej. Koszty, które mogę przytoczyć, to koszty funkcjonowania inspektoratu MON, w tym dla potrzeb Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego. Średnioroczne koszty wynoszą ok. 5730 tys. zł, z tym, że koszty osobowe wynoszą 1700 tys. zł.

Sekretarz stanu w MON Wojciech Skurkiewicz:

To jest bez kosztów osobowych.

Szef inspektoratu MON płk Robert Cierniak:

Z kosztami. Przepraszam.

Sekretarz stanu w MON Wojciech Skurkiewicz:

Tutaj małe sprostowanie. To jest 5730 tys. z kosztami osobowymi, a bez kosztów osobowych jest to kwota 1700 tys. zł.

Szef inspektoratu MON płk Robert Cierniak:

Dziękuję. Jeszcze chciałem tylko uzupełnić, że zgodnie z artykułami ustawy – Prawo lotnicze, komisja działa tylko i wyłącznie w celu zapobiegania wypadkom i incydentom lotniczym. Udostępnianie wyników badań i okoliczności przyczyn zaistniałych wypadków i incydentów, zebranych podczas prowadzenia badań zdarzeń lotniczych nie może się odbywać w innych celach niż zapobieganie. Dziękuję. Skończyłem.

Sekretarz stanu w MON Wojciech Skurkiewicz:

Szanowni państwo, uzupełniając informację o przedsięwzięciach profilaktycznych, do której chciałbym się jeszcze na chwilę odnieść, powiem, że komisja badania incydentów Dowództwa Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych zawsze wskazuje określone zalecenia. Wśród tych zaleceń są takie, jak omówienie przyczyn i okoliczności zaistniałych zdarzeń lotniczych z właściwym personelem latającym i zabezpieczającym, przeprowadzenie zajęć o tematyce związanej z przyczyną zdarzenia, wykonywanie określonych czynności obsługowych na statkach powietrznych, przestrzeganie nakazanych procedur związanych z funkcjonowaniem obowiązujących programów, realizacja dodatkowych lotów kontrolnych z załogami biorącymi udział w zdarzeniach – to jest rzecz obligatoryjna – jak również w sytuacjach, w których jest taka konieczność, nowelizacja przepisów instrukcji technicznej pilotowania oraz dokumentacji technicznej. Nie wiem, czy pan generał Śliwka chciałby jeszcze uzupełnić te informacje, które przekazaliśmy?

Zastępca dowódcy generalnego rodzajów sił zbrojnych gen. dyw. pil. Jan Śliwka:

Myślę, że jeżeli, to tylko w zakresie funkcjonowania materiałów źródłowych. Jak już wskazał pan minister i pan pułkownik Cierniak, myślę, że nie dostanie tych informacji system informatyczny „Turawa”, który pozwala każdemu uczestnikowi planującemu szkolenie lotnicze, od poziomu pilota, dowódcy eskadry, dowódcy bazy lotniczej, dowódcy skrzydła, dowódcy brygady, do inspektora sił powietrznych włącznie i do dowódcy generalnego, na bieżący dostęp do zawartych tam danych, także analitycznych, o które pani minister tu pytała. Jest on codziennie, na bieżąco aktualizowany. To, gdyby państwo chcieli skorzystać z danych źródłowych. Na tej podstawie obliczana jest liczba zdarzeń lotniczych na poszczególnych typach statków powietrznych czy to, co ile godzin występuje jakieś zdarzenie lotnicze. Tam też są umieszczone wszystkie przedsięwzięcia profilaktyczne zalecone przez poszczególne zespoły, które badały zdarzenie, czy to na poziomie dowódcy generalnego, czy – jeżeli jest tak decyzja – szefa inspektoratu bezpieczeństwa lotów, a także zalecenia inspektoratu bezpieczeństwa lotów. Ma to klauzule „niejawne”, więc jeśli mają państwo potrzebę skorzystania z tego, to ten materiał jest na bieżąco aktualizowany. Dziękuję bardzo.

Sekretarz stanu w MON Wojciech Skurkiewicz:

Bardzo dziękujemy, panie przewodniczący. Jesteśmy do dyspozycji. Jeszcze raz powtórzę, że przykro mi o tym dziś mówić, bo też chcielibyśmy podzielić się z państwem informacjami, ale do momentu zakończenia pracy i wyjaśnienia katastrof lotniczych czy zdarzeń, które miały miejsce, wszędzie tam, gdzie komisja jeszcze nie zakończyła pracy, bardzo prosiłbym o zwolnienie nas z udzielenia odpowiedzi. Po prostu o tych kwestiach nie możemy się wypowiadać. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Otwieram dyskusję. Jako pierwszy prosił o zabranie głosu pan minister Antoni Macierewicz. Proszę bardzo, panie ministrze.

Poseł Antoni Macierewicz (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie generale, panowie oficerowie, chciałem stanowczo odrzucić te fałszywe, niezgodne z prawdą, ale przede wszystkim dążące do upolitycznienia tej dyskusji oskarżenia pani poseł Kluzik-Rostkowskiej w jakikolwiek sposób wiążące dramatyczne wydarzenia, które miały miejsce i które są przedmiotem naszej dyskusji, z dramatem smoleńskim. O złej woli pani poseł i o dążeniu do upolitycznienia najlepiej świadczy zupełnie absurdalny pomysł sugerujący, że mogły być wstrzymane bądź zanegowane, bądź odwołane jakiekolwiek zalecenia wynikające z raportu pana ministra Millera w związku z podjęciem badań przez podkomisję, a zwłaszcza z raportu technicznego czy wyników raportu technicznego. Wystarczy zestawić daty. Raport pana Millera i zalecenia, które zostały w nim sformułowane, to 2011 r. Raport techniczny podkomisji, to 2018 r.

Wszystkie zalecenia, które zostały wprowadzone do tego czasu, były skutecznie realizowane w ramach racjonalności związanej z działaniem Sił Powietrznych Rzeczypospolitej. Myślę, że pani poseł posiada minimum intelektualnej spostrzegawczości. W związku

z tym uważam, że mamy do czynienia ze świadomym dążeniem do upolitycznienia i ze złą wolą. Zestawienie danych, które zostały przedstawione przez pana pułkownika Cierniaka, wskazywało na systematyczny spadek liczby wypadków lotniczych od 2015 r., a zwłaszcza od 2016 r. To mówi samo za siebie. Trzeba mieć bardzo dużo złej woli, żeby formułować opnie, które usłyszeliśmy od pani poseł Kluzik-Rostkowskiej. Chcę bardzo podziękować panu ministrowi i panom oficerom za spokojne, pomimo prowokacyjnego wystąpienia i merytoryczne odpowiedzi, pokazujące stan polskiego lotnictwa. Dziękuję bardzo.

Poseł Joanna Kluzik-Rostkowska (PO):

Ad vocem.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dobrze. Proszę, pani minister.

Poseł Joanna Kluzik-Rostkowska (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Krótko. Panie ministrze, muszę się tutaj odwołać do pana intelektu. Mam nadzieję, że pan zrozumie, co mówię. Jeżeli pan odrzucił raport Millera, zdjął go ze strony internetowej, uznał za nieważny i niezobowiązujący do niczego, to zasadne jest pytanie, czy wyrzucił pan raport, ale jednak uznał, że jest ważny, w związku z tym wprowadził pan zalecenia, które z tego wynikały, czy też tak naprawdę uznał pan ten raport, a w związku z tym wprowadzał pan w błąd opinie publiczną przez wiele lat? Jeżeli wszystkie zalecenia z raportu Millera zostały wprowadzone, to bardzo się z tego cieszę. Tylko zupełnie nie rozumiem, dlaczego zdjął pan ten raport ze strony internetowej i dlaczego przez tyle lat podważał pan te ustalenia. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dziękuję. Bardzo proszę, ale krótko.

Poseł Antoni Macierewicz (PiS):

Pani poseł, królowa Bona umarła. Naprawdę. To jest fakt historyczny, tak jak faktem historycznym jest to, że zostały wprowadzone zalecenia w 2011 r. A uznanie nieważności raportu Millera i uznanie, że zawarte w nim zarzuty wobec polskich pilotów, generała Błasika oraz prezydenta Kaczyńskiego są kłamstwem zostało dokonane w 2018 r. Te ustalenia, o których pani mówi, już dawno zostały wprowadzone w życie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dziękuję. Proszę, pan minister Czesław Mroczek.

Poseł Czesław Mroczek (PO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, grupa posłów poprosiła o tę dzisiejszą debatę z uwagi na fakt, że mieliśmy niespotykaną, nieporównywalną do poprzedniego okresu liczbę poważnych zdarzeń. Chodzi o wypadki i katastrofy. Skutkiem tych wypadków i katastrof jest „uziemienie" czyli niemożność wykonywania zadań bojowych przez blisko połowę – czy nawet więcej – polskiego lotnictwa bojowego. W związku z tym nie próbujcie panowie mówić, że liczba incydentów jest mniejsza, bo to jest zupełnie fałszywa teza. Zgłaszanie wszystkich, nawet najdrobniejszych incydentów lotniczych jest dobrą profilaktyką. Jest obowiązkiem i dobrą profilaktyką. To nie świadczy o zagrożeniach.

Jak powiadam, istnieje problem związany z poważnymi wypadkami i katastrofami. W przyszłym roku będziemy obchodzili trzydziestą rocznicę wprowadzenia do służby samolotów Mig-29. Przez 27 lat nie było żadnej katastrofy tego samolotu. Praktycznie nie było żadnego wypadku tego samolotu. W 2017 r. został rozbity jeden z samolotów. Na szczęście pilot przeżył. W bieżącym roku rozbity został drugi z tych samolotów. W efekcie te samoloty nie wykonują zadań. Jeszcze raz powtórzę, że połowa polskiego lotnictwa bojowego nie może wykonywać zadań. Panowie, odnieście się dzisiaj, za chwilę, ponieważ tu jesteście, do tych poważnych wypadków. Powiedzcie, w których już wiemy, co się wydarzyło, a w których nie wiemy i w jakim terminie przewidujecie, że polskie

lotnictwo będzie mogło rozpocząć wykonywanie zadań. Nie udawajcie, że się nic nie wydarzyło.

Chcę powiedzieć, że jest bardzo niedobrą praktyką to, że mając informacje od blisko dwóch miesięcy, że odbędzie się posiedzenie Komisji w tej sprawie, nie przygotowaliście na piśmie informacji dla posłów. Nie możemy się odnieść do tego, co stwierdziliście. Część rzeczy pani poseł Kluzik-Rostkowska powiedziała dzisiaj w imieniu wnioskodawców po raz pierwszy. O tym nie wiedzieliście. Nie odnieśliście się do nich. Być może nie zdążyli panowie tego zanotować czy przygotować się. W związku z tym chcę powiedzieć, że te wszystkie ważne pytania, które dzisiaj zostały zadane zgłosimy jako grupa posłów w ramach interpelacji, bo one nie mogą pozostać bez odpowiedzi. Ale najważniejsze dla państwa polskiego, dla Ministerstwa Obrony Narodowej, a wierzę, że także dla wszystkich posłów, którzy znajdują się na tej sali i w ogóle dla wszystkich posłów, dla opinii publicznej, dla Polaków, jest podanie prostej informacji o tych 8 poważnych wypadkach lotniczych. W których zostało już zakończone ustalanie przyczyn? Jakie zalecenia zostały wydane? Kiedy polskie lotnictwo zacznie wykonywać wszystkie zadania? To jest informacja dnia dzisiejszego.

A teraz, jeśli chodzi o zalecenia po katastrofie samolotu Tu-154. Osobiście nadzorowałem w ministerstwie proces wdrażania tych zaleceń, z uwagi na zakres zadań, które przypisał mi pan minister Siemoniak. Były 44 zalecenia. Niektóre z nich nie były już aktualne ze względu na wycofanie tego statku powietrznego. Natomiast wszystkie pozostałe, odnoszące się do regulaminów, instrukcji i innych przepisów, rozszerzyliśmy. Nadaliśmy im charakter powszechny, żeby poprzez stwierdzone wady i zalecenia poprawić bezpieczeństwo lotów. I przez kilka lat te zalecenia były wdrażane. Mało tego. Poszliśmy w ślad za dobrą praktyką wywodzącą się z lotnictwa cywilnego. Staraliśmy się, daliśmy początek temu – i to jest w dokumentach, które zostały sporządzone – że cywilne mechanizmy jakości zostały wdrożone do lotnictwa wojskowego, żeby zwiększyć bezpieczeństwo.

Jeżeli pani minister Kluzik-Rostkowska pyta, czy podważając w ogóle raport ministra Millera w jakiejś mierze podważaliście również te zalecenia, czy te zalecenia były podważane, to jest to pytanie o to, czy system jakości nadzoru lotnictwa cywilnego działa, czy nie działa? Czy ten proces jest kontynuowany? To jest bardzo zasadne pytanie. Jak powiadam, podzielamy ten błąd, który dotknął całe środowisko polskiego lotnictwa wojskowego. Dzisiejsze posiedzenie Komisji wynika z troski o to, żeby lotnictwo wojskowe mogło wykonywać swoje zadania. Komisja Obrony Narodowej jest częścią wielkiej rodziny wojskowej sił zbrojnych. Po prostu powiedzcie dzisiaj, jak ta sprawa wygląda, bo to są niezwykle ważne sprawy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dziękuję. Pan minister Kownacki. Chciałem powiedzieć, panie ministrze, że jest prośba, żeby po posiedzeniu Komisji odpowiednie służby przesłuchały nagranie. Jeżeli są jakieś pytania, na które posłowie nie otrzymali odpowiedzi, to będziemy prosili o odpowiedź w możliwie szybkim terminie na piśmie. Bardzo proszę, panie ministrze.

Poseł Bartosz Kownacki (PiS):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, pewnie wejdę w kilka szczegółów, bo temat posiedzenia Komisji jest bardzo interesujący, bardzo ciekawy, ale – niestety – przez pewne szczegóły próbujące budować sensację znowu wchodzimy w spór polityczny, a nie w spór merytoryczny. Jest pytanie, na które nie uzyskaliśmy odpowiedzi. Co będzie dalej z samolotami Mig-29? Co będzie dalej? W zasadzie tego jasnego pytania do tej pory nie było, a jednak flota statków powietrznych w Polsce była do tej pory daleka od doskonałości, bo życzylibyśmy sobie np. 100 samolotów F-16. Ale z perspektywy całego uzbrojenia naszej armii jest ona na całkiem przyzwoitym poziomie. Ewentualne wycofanie samolotów Mig-29 miałoby bardzo poważne konsekwencje. Wszyscy musimy się z tym zmierzyć.

Dlatego chciałbym zadać kilka pytań pomocniczych. Padały tu np. takie tezy próbujące budować sensację, że przez dwie godziny szukano pilota w czasie tego wydarzenia z grudnia 2017 r. Może pan generał czy ktoś z panów pułkowników wyjaśnił, dlaczego

tak to wyglądało z przyczyn technicznych. Może to ułatwię. Gdyby pilot był katapultowany, to czy wtedy lokalizator by zadziałał? Konstrukcja tego samolotu po prostu tak wygląda. Nie można tworzyć narracji, że coś tutaj nie zadziałało. Po prostu pewne okoliczności tego zdarzenia – dość nadzwyczajnego – wyglądały tak, a nie inaczej.

Druga kwestia. W pełni rozumiem pana ministra Skurkiewicza, który nie może mówić o przyczynach, bo jeszcze nie została zbadana ta druga, dramatyczna katastrofa. Został tu poruszony temat fotela K-36. Chciałbym powiedzieć dosłownie jedno zdanie. W którym roku była dokonywana modernizacja samolotów Mig-29, a w związku z tym zmiany dotyczące tego fotela? Który to był rok? Może wtedy przestaniemy robić tego rodzaju wycieczki, bo naprawdę może je badać komisja polityczna, a nie komisja merytoryczna. I pozwólmy ustalać fakty tym, którzy są do tego powołani. Natomiast chciałbym dowiedzieć się czegoś na temat lotnictwa specjalnego, bo nie uzyskałem odpowiedzi, a jedna rzecz szczególnie mnie interesuje. Jak dzisiaj wygląda ta sytuacja? Czy jest pełnomocnik do wdrażania transportu dla najważniejszych osób w państwie? Taka osoba była jeszcze rok temu. Czy jest jakiś następca? Czy ktoś to koordynuje? To są dosyć trudne zagadnienia.

Czy jest plan odtworzenia specjalnego pułku lotnictwa transportowego, czy będzie to według formuły, która obecnie istnieje? Jak wyglądają kwestie związane z infrastrukturą na lotnisku na Okęciu? Wiemy, że toczyło się tam kilka sporów, m.in. z LOT-em. Był plan budowy hangarów. Czy te hangary będą? Czy może będą w innym miejscu? Jak wyglądają kwestie związane z przyszłym serwisowaniem tych samolotów? Przypominam, że założenie było takie, że samoloty Gulfstream, a także samoloty Boeing będą serwisowane w Bydgoszczy, w zakładach WZL. Mieliśmy pozyskać w tym zakresie odpowiednie zdolności, co byłoby szansą do serwisowania w przyszłości także samolotów cywilnych, chociażby takich, jak Gulfstream. W tej części Europy to jest Berlin i Moskwa. Tu w przyszłości można byłoby pozyskać potencjalnych klientów cywilnych.

Jak wygląda ukompletowanie tej jednostki w zakresie przewozu najważniejszych osób w państwie? Jak wygląda szkolenie pilotów? Szczególnie chodzi mi o samoloty Boeing. Jak to w chwili obecnej wygląda? Czy są planowane jakieś zmiany w instrukcji „HEAD", ponieważ instrukcja jest troszeczkę niedostosowana do dzisiejszych czasów? Rzeczywiście, technika samolotów produkcji rosyjskiej była zupełnie inna. Minęło przeszło 40 lat. Dzisiaj te samoloty zupełnie inaczej funkcjonują. O wielu usterkach, które kiedyś trzeba było wykrywać, teraz informuje komputer, niemalże od razu, na wstępie. Czy są planowane jakieś zmiany w instrukcji „HEAD"? Już nie mówię o tym, że np. – jeżeli tak nadal jest w instrukcji „HEAD" – musi być oddzielny funkcjonariusz SOP, który podaje posiłki osobie o statusie „HEAD" i nie może to być np. ta sama stewardessa, która znajduje się na pokładzie i ma wszelkie dopuszczenia. To musi być zupełnie inna osoba, bo tak wynika bodajże z instrukcji „HEAD".

Chciałbym się jeszcze czegoś dowiedzieć na temat samolotów Master M-346. Czy planowane jest powiększenie tej floty? Jak wygląda szkolenie na tych samolotach? Jak w tym zakresie szkolimy naszych partnerów z zagranicy? Ilu to jest pilotów? Czy z tego tytułu są jakieś korzyści dla polskich sił zbrojnych? To chyba tyle, chociaż, jeżeli chodzi o transport najważniejszych osób w państwie, to mam nadzieję, że przyjdzie taki czas, że kiedyś odrębnie porozmawiamy na ten temat. Tylko sygnalizuję te pytania. A bardziej szczegółowe można byłoby wtedy zadać i poświęcić jedno posiedzenie Komisji tylko tej – jak mi się wydaje – bardzo ważnej kwestii. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Teraz poproszę pana ministra o odpowiedź. Następne pytania będą w kolejnej turze.

Sekretarz stanu w MON Wojciech Skurkiewicz:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Może zacznę od końca. Samoloty M-346 Master i program „Orlik". Tak, w tej chwili jest oblatywanych 8 takich samolotów. One wchodzą do szkolenia podchorążych. Myślę, że to będzie na przełomie 2018 i 2019 r., początek 2019 r. Mamy 8 maszyn. Kolejne 4 są zamówione z opcją na kolejne 4, przy czym warto zauważyć, że te, które mamy w tej chwili, to typowe samoloty szkolne. Te 4, które

są zamówione, będą miały belki do podwieszania uzbrojenia. W koncepcji dalszych zamówień również są samoloty z belkami do podwieszania uzbrojenia. To jest jedna rzecz.

Modernizacja samolotów Mig-29 z fotelem K-36 odbyła się w 2011 r. Jeżeli chodzi o to, o co pytał pan przewodniczący Mroczek, to pragnę państwa zapewnić, że te wszystkie zadania, które są zlecone siłom powietrznym, są dziś realizowane na samolotach F-16, a od 25 września br. również na maszynach Su-22. Te działania odbywają się absolutnie bez żadnego uszczerbku dla bezpieczeństwa Polski. Te działania są podejmowane w sposób ciągły, permanentny, zgodnie z oczekiwaniami dowództwa i kierownictwa Ministerstwa Obrony Narodowej. Jeszcze raz powtórzę, że odbywa się to bez jakiegokolwiek uszczerbku dla bezpieczeństwa naszej ojczyzny.

Jeżeli chodzi o pytanie dotyczące trzymiesięcznego okresu od katastrofy i wstrzymania lotów na samolotach Mig- 29, to nie jest tak, że praktycznie od nowa są odnawiane wszelkie dopuszczenia i certyfikaty. Jeżeli chodzi o pilotów, jest to tylko i wyłącznie wznowienie nawyków. To jest rzecz dość prosta. Z tym nie ma problemu. Jeżeli będzie taka konieczność, to – niestety – dla nas bezpieczeństwo pilotów jest rzeczą nadrzędną, priorytetową. Do czasu wyjaśnienia tego zdarzenia w Pasłęku i bez decydującego głosu komisji badania wypadków lotniczych nie będziemy decydować o tym, żeby te samoloty przywrócić do służby. Jeżeli chodzi o pozostałe kwestie, odpowie pan generał Śliwka.

Zastępca dowódcy generalnego RSZ gen. Jan Śliwka:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, panie ministrze, nawiązując do pytania pana przewodniczącego Mroczka dotyczącego systemu jakości, funkcjonuje obrony narodowej tak, jak był wprowadzony, panie ministrze. Na poziomie Sztabu Generalnego Wojska Polskiego jest zespół, któremu przewodniczy pan pułkownik Błach. Jest on szefem jakości w sztabie generalnym. Podlega tej strukturze do poziomu bazy lotniczej, poprzez skrzydło, brygadę. Jest jakościowy audyt wewnętrzny dla każdego dowódcy, tak jak było wprowadzone. Również funkcjonują te zalecenia, które były realizowane i wprowadzone zarządzanie CLN, zarządzanie zasobami załogi. W nowoutworzonym Inspektoracie Sił Powietrznych, który powstał w 2014 r. po rozformowaniu Dowództwa Sił Powietrznych w ramach dowództwa generalnego, jest Wydział CLN, który prowadzi temat współpracy w załodze. Jest kontynuacja tych wszystkich zaleceń, które były wydane po katastrofie smoleńskiej.

Wrócę do tematu przewozu najważniejszych osób w państwie. Na końcowym etapie uzgodnień ministerialnych jest nowa instrukcja uwzględniająca te zmiany, które nastąpiły we flocie. Będzie dostosowana do nowego sprzętu, który doszedł. Nie jest tajemnicą, że samoloty Gulfstream już osiągnęły zdolność do wykonywania lotów „HEAD”. Loty „HEAD” są wykonywane również do Stanów Zjednoczonych, czyli transatlantyckie. Loty wykonywane są również na miejscu, w kraju i w Europie. Natomiast te przepisy są dostosowane również do nowego sprzętu. Instrukcja była uzgadniana. Jak powiedziałem, jest to jeszcze w trakcie ostatecznego doprecyzowania między ministrem spraw wewnętrznych i ministrem obrony narodowej, po utworzeniu … i w nowej rzeczywistości. Do tej pory było Biuro Ochrony Rządu. Inna ustawa obowiązywała BOR, a jest inna ustawa. Sądzę, że w najbliższych tygodniach ta instrukcja powinna zostać przedstawiona do zatwierdzenia panu ministrowi obrony narodowej. Po tych uzgodnieniach wypali, czy może podawać, czy nie może. To są tematy, które wynikły przy zmianie struktur Ministerstwa Spraw Wewnętrznych. W związku z tym musiały być wprowadzone te zmiany.

Co do wdrożenia samolotów Gulfstream, to w chwili obecnej szkolą się 3 załogi, w związku z tym, że to jest troszeczkę innych charakter szkolenia i nie tyle przygotowania samych załóg, ale także systemu do planowania. Gulfstream jest samolotem o wiele mniejszym. Sprawy wyważenia, tankowania, lotów długodystansowych, zmiany liczby pasażerów, zmiany ilości ładunku mają mniejszy wpływ na realizację zadania. Natomiast kwestia planowania na samolotach średnich typu Boeing wymaga nieco dłuższego czasu i procedur planowania lotów „HEAD” na samolotach Boeing. W związku z tym szkolenie załóg i cały system przygotowania do planowania tych lotów jest bardziej skomplikowany. Podam taki prosty przykład. Możliwości rozładunku – chociaż może to złe słowo – ale zarówno opuszczenia podkładu przez pasażerów, jak i zabrania bagażu podręcznego

z samolotu Gulfstream, którym podróżuje 5 czy 10 osób, na wielu lotniskach nie jest problemem, ponieważ może to zrealizować załoga.

Planowanie lotu samolotem Boeing będzie wymagało szczegółowych uzgodnień lotniska lądowania i tego, czy na danym lotnisku w Europie lub na świecie jest odpowiedni sprzęt do rozładowania, czy lotnisko dysponuje sprzętem do rozładunku bagażu, który będzie o wiele większy. To są te elementy, co do których – jak pan minister zaznaczył – wskazane byłoby oddzielne spotkanie nie tyle ze stroną wojskową, co z usługobiorcami, dla których to realizujemy, czyli kancelarii, które planują loty „HEAD", poczynając od głównej kancelarii, która jest wiodąca, tj. od Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, poprzez Kancelarię Prezydenta, aż po kancelariami Sejmu czy Senatu, które są odbiorcami usługi. Podam tylko informacyjnie, że jesteśmy jednym z nielicznych krajów, które mają 4 osoby do wykonywania lotów „HEAD". W krajach europejskich maksymalnie 1–2 osoby mają nadany taki status. To jest taka kwestia informacyjna tylko dla państwa posłów. Czy jeszcze jakieś…

Sekretarz stanu w MON Wojciech Skurkiewicz:

Dziękuję, panie generalne. Jedno małe sprostowanie. Myślami jestem cały czas w Radomiu. Oczywiście „Orliki" w Radomiu są czymś, z czego jesteśmy dumni, ale – oczywiście – samoloty M-346 Master były kupowane nie w ramach programu „Orlik", ale programu „Bielik". Dlatego to małe sprostowanie z mojej strony.

Zastępca dowódcy generalnego RSZ gen. Jan Śliwka:

Nawiązując do szkolenia na samolotach M-346, szanowni państwo, według danych na dzień dzisiejszy na tych samolotach do dnia dzisiejszego w siłach zbrojnych Rzeczypospolitej zrealizowanych jest 966 godzin i 14 minut nalotu. To są dane na dzień dzisiejszy. W tym roku rozpoczęto działania, w związku z lekkim opóźnieniem, jeżeli chodzi o przejście. W chwili obecnej prowadzony jest remont lotniska w Dęblinie. Decyzją dowódcy generalnego, w związku z propozycją inspektora sił powietrznych, „Bieliki" realizują szkolenie w Krzesinach. W celu podniesienia poziomu taktycznego wykonują loty razem z samolotami F-16.

Nie tak dawno mieli państwo okazję, żeby zaobserwować poziom wyszkolenia w trakcie defilady, ale nie tylko. Było też dość istotne ćwiczenie międzynarodowe „One Sky", w czasie którego wykonywali zadania razem z pilotami samolotów F-16 z innych państw, np. ze Stanów Zjednoczonych, w których było takie tygodniowe szkolenie. Również „Orliki" brały w nim udział. Przewidywany termin rozpoczęcia szkolenia z podchorążymi na „Bielikach" zależy od przygotowania instruktorów. Żeby nie być gołosłownym powiem, że w tej chwili mamy 16 pilotów, którzy realizują szkolenie lotnicze. W związku z kłopotami zdrowotnymi jednego z nich obecnie 15 pilotów wykonuje loty samolotami M-346.

Co do dalszej perspektywy, jest podjęta wstępna decyzja o możliwości rozszerzenia zakupu o kolejne 4 samoloty „Bielik". Byłyby one również dyslokowane w 4. Skrzydle Lotnictwa Szkolnego w Dęblinie. Myślę, że o szkoleniu studentów zagranicznych na samolotach M-346 będzie można pomyśleć w ciągu 5 kolejnych lat. Natomiast dla nas podstawą jest to, że samolot M-346 w pierwszej kolejności musi jak najszybciej przygotować naszych podchorążych czwartego i piątego roku do szkolenia na samolotach F-16, ponieważ są dość duże potrzeby szkoleniowe. Wprowadzając samoloty „Bielik" do systemu szkolenia polskich pilotów zmniejszymy koszty szkolenia i wysyłania pilotów za granicę, jak również zmniejszymy liczbę godzin nalotu na samolotach F-16, ponieważ samolot M-346 ma możliwość symulowania sytuacji taktycznej i wspólnego przesyłania informacji z samolotami F-16.

To jest ta podstawa, żeby odciążyć samoloty F-16 od szkolenia. Również w chwili obecnej – co jest istotne i realizowane już na tym etapie – wykonują wspólne loty z samolotami F-16 ogrywając – mówiąc krótko – przeciwnika dla samolotów F-16, więc nie musimy do tego angażować samolotów F-16 czy do szkolenia taktycznego. Jest to benefit dla instruktorów na samolotach F-16. W przyszłości przewidujemy na końcowym etapie szkolenia studentów V roku czy podchorążych V roku Lotniczej Akademii Wojskowej z Dęblina, żeby zapoznali się na wspólnym szkoleniu z procedurą, która spotka ich kilka

miesięcy po promocji, kiedy wejdą w system szkolenia na samolotach F-16. Na pewno w tej chwili jest duże zainteresowanie ze strony krajów, które chciałyby szkolić u nas pilotów. Jednak w chwili obecnej skupiamy się na tym, żeby szkolić na potrzeby samolotów F-16 podchorążych Lotniczej Akademii Wojskowej z Dęblina. Myślę, panie ministrze…

Poseł Bartosz Kownacki (PiS):

Przepraszam, jeszcze miałem pytanie dotyczące serwisowania samolotów Gulfstream. Czy są tu jakieś działania? O ile pamiętam, one mają pewne pakiety, ale potem – zresztą ze względu na doświadczenia z samolotami Tupolew – serwisować je tutaj, w Polsce. Przepraszam, że sobie udzieliłem głosu, ale chciałbym się dopytać o „Orliki". Jak wygląda ich modernizacja? Kiedy będą gotowe? Czy wszystko idzie zgodnie z harmonogramem?

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Bardzo proszę, panie generale. Pan pułkownik? Proszę bardzo.

Szef inspektoratu MON płk Robert Cierniak:

Panie przewodniczący, panie ministrze, w przypadku „Orlików" w ubiegłym roku została podpisana umowa na modernizację 12 sztuk do wersji TC-II. Zdaje się, że termin realizacji tego zadania przypada na lata 2020–2021.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dziękuję. Teraz w takim razie proszę…

Poseł Bartosz Kownacki (PiS):

Nie uzyskałem odpowiedzi.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Było jeszcze pytanie dotyczące…

Poseł Bartosz Kownacki (PiS):

O serwis.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

O serwis. Tak. Czy to będzie serwisowane?

Zastępca dowódcy generalnego RSZ gen. Jan Śliwka:

Panie przewodniczący, jeśli chodzi o serwisowanie, to jest ono poza zakresem działania dowództwa generalnego. Udzielimy odpowiedzi na piśmie. Były podjęte działania, żeby w systemie narodowym te obsługi wyższego rzędu realizować. Oczywiście, w chwili obecnej obsługujemy go „na frontlajnie". Polski personel obsługuje go i realizuje zadania dotyczące drobnych niesprawności, np. jeżeli jest np. wymiana opon, kół czy drobnych elementów, w 1. Bazie Lotnictwa Transportowego, w zakresie obsługi pierwszego rzędu. Natomiast na jakim etapie to jest, to jest poza zakresem działania dowództwa generalnego. Przygotujemy i udzielimy odpowiedź na piśmie.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Pan poseł Paweł Suski.

Poseł Paweł Suski (PO):

Panie przewodniczący, panie ministrze, panowie oficerowie, Wysoka Komisjo, chciałbym państwa poprosić – pana ministra czy może podległych panu oficerów – o wyjaśnienie opinii publicznej, co mają panowie na myśli mówiąc o incydencie. Mówią panowie o tym, że średnio w roku w siłach powietrznych jest kilkaset incydentów. Mamy świadomość, że chodzi tu o przekroczenie pewnych norm, odległości 2 przewodów o kilka milimetrów czy innych sytuacji wynikłych w czasie przeprowadzenia lotu, które piloci muszą sygnalizować. Nie w pełni obrazuje to wpływ na bezpieczeństwo lotów. To posiedzenie Komisji nie jest po to, żeby oceniać te kilkaset incydentów, które w definicji incydentu, którą państwo się posługują, są absorbowane przez opinię publiczną.

Warto, żebyśmy mówili o tym, że po wdrożeniu zaleceń po katastrefie smoleńskiej do 2015 r. nie było żadnego wypadku, ani żadnego poważnego incydentu w siłach powietrznych. Mówimy o pogarszającym się poziomie bezpieczeństwa sił powietrznych po objęciu przez państwa władzy. Do tego się odnosimy. To jest powodem dzisiejszego

spotkania. To, że zasłaniają się państwo tajemnicą prowadzonych badań, jest zrozumiałe. Ale przecież nie wszystkie katastrofy wydarzyły się w ostatnich miesiącach. Mam pytanie. Co z katastrofą śmigłowca „Głuszec" we Włoszech? Śmigłowiec w czerwcu 2017 r. spadł i spalił się. Spłonął. Pani poseł, pani minister Kluzik-Rostkowska pytała, czy wrak wrócił do Polski. Nie usłyszeliśmy na to pytanie odpowiedzi. Myślę, że te najprostsze odpowiedzi mogą zostać udzielone.

Chcę zapytać, czy kierownictwo resortu zaprzestało czystek w siłach powietrznych? Czy pan, panie ministrze, może powiedzieć Komisji, ilu dowódców Inspektoratu Sił Powietrznych już mieliśmy okazję przywitać i pożegnać? Którym z kolei jest obecny dowódca w ciągu niespełna 3 lat? Czy ma pan tę wiedzę? Ja ją mam i pewnie mają ją członkowie Komisji, ale opinia publiczna jej nie ma. Panie ministrze, proszę powiedzieć, ilu dowódców sił powietrznych przewinęło się przez inspektorat i jaki to mogło mieć wpływ na kadry? A nie tylko dowódców wymienialiście. Pan minister Macierewicz powiedział o upolitycznieniu. Warto się zastanowić, jaki klucz jest wybierany przy doborze kadry. Panowie oficerowie muszą mówić zgodnie z linią ministra. Bardzo wam współczuję. Wiemy, wszyscy w siłach zbrojnych wiedzą, że jeśli wypowiedź oficera nie będzie zgodna z linią partii rządzącej, oficera czeka dymisja. To jest rzecz powszechnie znana.

Po „uziemieniu" samolotów Mig i Su, pozostały nam samoloty F-16. Mamy informacje, że samoloty F-16 wymagają remontów. W związku z tym mam pytanie. Ile samolotów F-16 wymaga remontu? Ile samolotów F-16 jest niezdolnych do wykonywania zadań? Chcę również zapytać o program RTT, czyli o tankowanie z powietrzu. Co z tym programem? To jest istotny program z punktu widzenia naszych zdolności operacyjnych. Czy do działka „Vulcan", będącego na wyposażeniu samolotów F-16, nadal używamy polskiej amunicji? Jeżeli tak, to ile luf wymieniamy i z jaką częstotliwością? W zasadzie, może na koniec trochę odbiegłem od tematu. Ale, panie ministrze, proszę nie żartować. Jeżeli pan traktuje śmiechem tak poważne kwestie, to jest to bardzo niepoważne zachowanie.

Sekretarz stanu w MON Wojciech Skurkiewicz:

Panie przewodniczący, jeśli mogę…

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MON Wojciech Skurkiewicz:

Szanowny panie pośle, jak rozumiem, podpisał się pan pod tym wnioskiem. Jeśli tak, to bardzo proszę uzupełnić ten wniosek, żeby był kompletny, że chcą państwo w ogóle informacji na temat pełnej, szczegółowej sytuacji w lotnictwie polskich sił zbrojnych. Oczyliście, wtedy bez najmniejszego problemu udzielimy państwu odpowiedzi. Jak rozumiem, te pytania w sposób diametralny odbiegły od tematu, o który państwo sami występowali, zgłaszając wniosek o zwołanie posiedzenia Komisji Obrony Narodowej. Dlatego proszę zrozumieć moją reakcję, taką, a nie inną.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Proszę, pan poseł Paweł Pudłowski.

Poseł Paweł Pudłowski (N):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, panie ministrze, panowie oficerowie, wracając do tematu incydentów i katastrof lotniczych, myślę, że wszyscy tutaj – jak powiedział pan przewodniczący Mroczek – jesteśmy raczej z obawy o zdrowie żołnierzy i o to, co się dzieje. Moje pytanie dotyczy liczby incydentów i katastrof w wojskach innych krajów, np. w NATO. Jak wyglądamy na ich tle? Bardzo mnie interesuje, czy u nas w ostatnich 10 latach mamy w stosunku do nich więcej incydentów, czy mniej?

I pytanie do pana ministra. Czy uznałby pan za stosowne dalsze procedowanie w trybie niejawnym, żebyśmy tak naprawdę dotknęli tej materii i problemów, które istnieją? Moim zdaniem macamy te rzeczy gdzieś na powierzchni, kurtuazyjnie, wiedząc o tym, że odpowiedzi idą w eter. A tu chodzi o konkretną, szczerą, męską rozmowę o tym, co się dzieje, że tych incydentów i katastrof jest tak dużo, że giną żołnierze, że giną piloci. O tym chcemy tutaj rozmawiać. Na przykład mnie w tym przypadku polityka dużo mniej interesuje. Interesuje mnie to, żeby wojsko działało jak najlepiej, jak najspraw-

niej. W okresie pokoju żołnierz nie ma prawa zginąć. Jeżeli jest wypadek, to musimy go wyjaśnić. Musimy go zrozumieć. I jako opozycja – mówię przynajmniej o mojej partii – jesteśmy w stanie popierać pewne rozwiązania, które państwo zaproponują, żeby uniknąć takich incydentów i katastrof, ale musimy o tym szczerze rozmawiać.

Dla mnie dotychczasowa rozmowa jest dosyć pobieżna. To znaczy, że ona nie dotyka źródła prawdziwych problemów. Być może wynika to z tego, że odpowiedzi idą w eter. Może kontynuujmy dyskusję na posiedzeniu niejawnym po to, żebyśmy szczerze na te tematy porozmawiali. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dziękuję. Proszę państwa, albo przyjmujemy informację i to, co mówi pan minister i ludzie, którzy udzielają nam tutaj informacji, albo nie. Już po raz któryś jest powtarzane stwierdzenie o wielkiej liczbie incydentów i katastrof. Nie ma wątpliwości, że po raz pierwszy od wielu lata pilot zginął podczas lotu szkoleniowego. I to jest – oczywiście – wielki dramat, nie tylko dla tej rodziny, ale myślę, że dla całych sił powietrznych, dla sił zbrojnych i dla nas. Czegoś takiego nie było. Ale jeśli chodzi o liczbę incydentów, to – jak widać – podawane są konkretne liczby. Ta liczba zmniejsza się, więc nie mówmy, że coś, co się zmniejsza, zwiększa się. Żeby była jasność, nie chcę zamazywać sprawy czy sytuacji, w której zginął pilot, bo to jest rzeczywiście poważna sprawa, ale nie mówmy po raz kolejny w ten sposób, że liczba incydentów i wypadków wzrasta, kiedy ta liczba maleje. Proszę bardzo, teraz pan poseł Leszek Ruszczyk.

Poseł Leszek Ruszczyk (PO):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, mam takie pytanie. Czy pośrednią przyczyną tych zdarzeń i rozluźnienia dyscypliny w wojsku może być odejście dowódców, dobrze wyszkolonej kadry? Czy prawdą jest, że generał Jemielniak został zwolniony za to, że wręczył dziennikarzowi TVN Piotrowi Świerczkowi nagrodę i za to stracił stanowisko? To pytanie do pana ministra. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dziękuję. I ostatni pytający, który do tej pory się zgłosił. Dobrze. W takim razie będzie jeszcze jedna tura pytań. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MON Wojciech Skurkiewicz:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Pan generał Jemielniak, wbrew krążącym opiniom, nie stracił stanowiska za to, że wręczył nagrodę. Panie pośle, tę nagrodę mogłem wręczać również ja, bo na tej uroczystości wręczałem nagrody różnym osobom, oficerom i osobom cywilnym, tak że to absolutnie nie miało żadnego związku. Cieszę się, że panów to śmieszy. Mnie akurat nie. Chcemy podyskutować o tym, jak państwo odwoływali ludzi? Absolutnie, panie pośle. To się ma nijak do rzeczywistości. Zresztą te treści, które są powielane na Twitterze przez dwóch w cudzysłowie dobrze poinformowanych panów dziennikarzy, nijak mają się do rzeczywistości. I te kwestie również wyjaśniałem i prostowałem. Jeszcze raz to powtarzam na posiedzeniu Komisji Obrony Narodowej.

Sprawa dotycząca „Głuszca", o którą pytał pan poseł Suski. Tak, wrak jest w Polsce. Jeżeli chodzi o wypowiedź pana posła Pudłowskiego, to dziękuję za chyba jeden z nielicznych konstruktywnych głosów w tej debacie. Absolutnie tak, panie pośle. Bez wątpienia jesteśmy w stanie nieco więcej powiedzieć na posiedzeniu w trybie niejawnym. Tylko jeszcze raz powtórzę, że do momentu zakończenia badania wypadków, przynajmniej tych, w których nie zostały jeszcze przygotowane raporty, nie została zakończona praca komisji, do zakończenia tych prac – niestety – nie możemy się wypowiadać, w tym również pan pułkownik, jako przewodniczący komisji. Panie pułkowniku, jest pan również członkiem gremiów międzynarodowych, jeśli chodzi o badanie wypadków lotniczych. Czy mamy wiedzę o liczbie wypadków w innych krajach? Jeśli tak, to bardzo pana proszę o udzielenie odpowiedzi.

I jeszcze do tych kwestii, które poruszał pan poseł Suski. Na początku mojej wypowiedzi jasno wskazałem, że było 8 wypadków lotniczych, 38 poważnych incydentów i 2776 innych incydentów lotniczych. I to jest to, o czym dzisiaj dyskutujemy. Dziękuję. I jeszcze pan pułkownik, jeśli może uzupełnić. Bardzo proszę.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Bardzo proszę, panie pułkowniku.

Szef inspektoratu MON płk Robert Cierniak:

Panie przewodniczący, panie ministrze, Inspektorat MON do Spraw Bezpieczeństwa Lotów, a szczególnie ja jako przewodniczący, jestem także członkiem Air Forces Flight Committee Europe. Jest to tradycja, która w inspektoracie nie jest od tego roku, tylko od wielu lat. Jednocześnie jest to forum, które co rok gromadzi wszystkie kraje NATO, a także kraje Azji Mniejszej, szczególnie – jak można powiedzieć – będące w sojuszach z krajami NATO, jak np. Izrael czy Jordania. Dodatkowo na posiedzeniach komitetu omawiane są szczegółowo najważniejsze dla każdego państwa zdarzenia lotnicze, bo chyba najlepiej używać takiego sformułowania, panie pośle. Instrukcja bezpieczeństwa lotów dokładnie je dzieli. I jest to najlepsze sformułowanie do wykorzystania podczas omawiania wszelkiego rodzaju wypadków, katastrof czy poważnych incydentów.

Natomiast dodatkowo, poza wymianą informacji i szczegółowej wiedzy na temat liczby zdarzeń, tendencji i wskaźników, omawiane są pewne tendencje dotyczące zagrożeń, które dotyczą każdego rodzaju sił zbrojnych państw NATO. Mogę powiedzieć, że jednocześnie jest wiele zbieżności, dotyczących lotnictwa wojskowego sił zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, jak i każdego innego państwa NATO. Wspomniałem, że w 2015 r. doszło do zmiany taksologii używanej przez Komisję Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, a także przez Inspektorat MON do Spraw Bezpieczeństwa Lotów w zakresie prowadzonej statystyki. Statystyka jest realizowana w podobny sposób.

Natomiast w stulecie niepodległości państwa polskiego zorganizowałem osobiście 50. Konferencję Flight Safety Working Group wraz z oficerami i pracownikami resortu obrony narodowej. Jest to forum standaryzujące dokumentację. Szczególnym zainteresowaniem objąłem STANAG 3531, który dotyczy procesu badania zdarzeń lotniczych, a jednocześnie kilka innych norm. Dwóch moich oficerów uczestniczyło w całości. Inspektorat przejął tę rolę od państwa francuskiego, które nie było w stanie zorganizować w tym roku tego forum pomimo tego, że tak naprawdę Polska w kolejności miała coś organizować około 2020 r. Jeśli chodzi o samą stronę organizacyjną, to dla tych kilkunastu państw spotkanie Flight Safety Working Group zostało zorganizowane po raz 50. w Polsce. Dziękuję. Skończyłem.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dziękuję, proszę teraz o zabranie głosu…

Poseł Paweł Suski (PO):

Panie przewodniczący, pan minister nie odpowiedział na wszystkie moje pytania. Czy mógłby? Czy „Głuszec" jest badany? Pytałem też, czy zakończono badanie „Głuszca"? I ilu było dowódców sił powietrznych?

Poseł Paweł Pudłowski (N):

Przepraszam, jeśli można, panie przewodniczący, bo ja też nie dostałem odpowiedzi na pytanie o to, jak wyglądamy, jeśli chodzi o zdarzenia lotnicze – jeżeli trzymamy się tej definicji – na tle innych krajów NATO?

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Panie ministrze, ja jednak bardzo proszę o udzielenie na piśmie odpowiedzi na te wszystkie pytania, na które nie udzielono odpowiedzi. Bardzo proszę, panie pułkowniku. Proszę jeszcze doprecyzować odpowiedź.

Szef inspektoratu MON płk Robert Cierniak:

Panie przewodniczący, panie ministrze, nie można generalizować. W zasadzie, gdybym powiedział, że jesteśmy w średniej, to bym skłamał, bo nie mam danych. Nie mogę udostępniać danych liczbowych z prostej przyczyny. System wymiany informacji w krajach Air Forces Flight Safety Committee Europe nie jest obowiązkowy, aczkolwiek występują tam dokładnie takie same, a nawet większe obostrzenia dotyczące upubliczniania informacji o wskaźnikach bezpieczeństwa i tendencjach zagrożeń. Są to dane wyłącznie na potrzeby własnej profilaktyki.

„Głuszec". Mówimy o zdarzeniu czy awarii we Włoszech. W pierwszym tygodniu od awarii wszystkie elementy dotyczące obiektywnej kontroli były w Polsce. W późniejszym terminie – nie jestem w stanie dokładnie powiedzieć, czy był to miesiąc, czy dwa – wrak śmigłowca trafił do Polski przy wykorzystaniu sił Bazy Logistycznej 1. Brygady Lotnictwa Wojsk Lądowych. Stało się to w bardzo krótkim czasie. Jednocześnie informuję, że badanie odbyło się zgodnie ze STANAG 3531. Jako przewodniczący, w pierwszych godzinach po awarii byłem w kontakcie ze swoim odpowiednikiem z Rzymu. Jednocześnie w półtora dnia wraz z zespołem badawczym byłem we Włoszech na miejscu zdarzenia. Więcej informacji nie będę udzielał ze względu na artykuły prawa lotniczego dotyczące samego badania, ponieważ badanie jest w trakcie. Raport nie jest jeszcze opublikowany.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dziękuję. W takim razie proszę, pan minister Czesław Mroczek.

Poseł Czesław Mroczek (PO):

Dziękuję bardzo. Dzisiaj dowiadujemy się, że ta katastrofa ze skutkiem śmiertelnym i 7 innych poważnych wypadków zostały wrzucone do worka wszystkich pozostałych incydentów. To w ogóle żaden problem, a nawet jest lepiej. Panowie, prosiliśmy o to, żebyście udzielili informacji o tym, jak jest z tymi 8 poważnymi wypadkami lotniczymi. Czy zakończyło się już ich badanie? Czy są już wnioski? Chodziło o podanie ogólnych przyczyn i wniosków. W związku z tym będziemy się domagać odpowiedzi na piśmie, w ramach interpelacji, bo sądzę, że dzisiaj się tego nie dowiemy. Przecież nie chodzi tylko o nas, jak mówiłem. Dzisiaj to posiedzenie Komisji Obrony Narodowej ogląda opinia publiczna, która chciałaby się tego dowiedzieć, bo jest to ważny temat dla Polaków.

Słyszymy, że to, że nie ma połowy samolotów, to w ogóle nie problem, bo wszystkie zadania są wykonywane. Kiedy nie ma 30% samolotów bojowych – czyli samolotów Mig-29 – też jest wszystko w porządku, bo wszystkie zadania są wykonywane. Kiedy słucham pana ministra mam wrażenie, że gdybyście w ogóle nie mieli samolotów, to też bez problemu wykonywalibyście zadania sił powietrznych. To znaczy, nieco więcej powagi w odniesieniu do tych poważnych zdarzeń lotniczych. Powiedziałem, że będziemy pytać już bezpośrednio w interpelacjach, ale jest jeszcze jeden bardzo poważny temat. Czy panowie się zastanawiali i wyciągnęli wnioski po tym wypadkach na temat funkcjonowania grup poszukiwawczo-ratowniczych, tych trzech czy dwóch, które funkcjonują, bo nie wiem, czy funkcjonują trzy?

Jeden z wypadków lotniczych miał miejsce w bazie lotniczej na lotnisku, na którym działa grupa poszukiwawczo-ratownicza. Samolot rozbił się na podejściu do lotniska. Katastrofa miała miejsce 13 km od lotniska. Na lotnisku działa grupa poszukiwawczo -ratownicza. Z tego punktu widzenia można byłoby powiedzieć, że pilot nie mógł mieć większego szczęścia pod względem fachowej pomocy. Tymczasem trwało dosyć długo, zanim ten pilot został znaleziony. I nie znalazła go ta grupa poszukiwawczo-ratownicza. Czy w związku z tym mają państwo jakieś wnioski odnoszące się do tych grup poszukiwawczo-ratowniczych? Może mają niewłaściwy sprzęt. Może powinny być inaczej szkolone. Czy zadaliście sobie takie pytania? Jestem pewien, że je sobie zadaliście. Powiedzcie nam, jakie macie przemyślenia.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dziękuję. Kolejne pytanie zadaje pan poseł Adam Cyrański.

Poseł Adam Cyrański (niez.):

Szanowni państwo, szanowni panowie generałowie, również mam do państwa pytanie. Pan minister użył takiego określenia, że w związku z wyłączeniem właściwie połowy polskiego lotnictwa z powodu wypadków lotniczych bezpieczeństwo kraju nie zostało zagrożone. Chciałbym uzyskać odpowiedź na pytanie, czy nalot na samolotach F-16 odzwierciedla nalot na samolotach wyłączonych z lotów? To jest pierwsze pytanie. Jeżeli samoloty F-16 przejęły zadania realizowane w polskiej armii przez samoloty Su-22 i Mig-29, to rozumiem, że wyłączenie tych samolotów z lotów spowodowało uruchomienie działań na samolotach F-16.

Kolejne pytanie. Czy znamy termin uruchomienia samolotów Mig-29? Czy nadal ich zadania będą wykonywać samoloty F-16? Czy w związku ze zwiększonym nalotem tych samolotów nastąpiły przemyślenia, że skraca się resurs tych samolotów, bo ich użytkowanie jest zwiększone? To automatycznie skraca okres ich użytkowania. Czy może się tak zdarzyć, że samoloty Mig-29 nie wrócą do służby i trzeba będzie zakupić nowe samoloty? Czy jest przewidywana jakaś perspektywa w związku ze zwiększonym zużyciem samolotów F-16 i wcześniejszym ich wycofaniem z eksploatacji? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dziękuję. Ostatnie pytanie zadaje pan poseł Michał Wojtkiewicz. Bardzo proszę. Nie widzę innych zgłoszeń. Zamykam listę mówców.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, panowie oficerowie, moja droga w Komisji jest dosyć długa, bo m.in. razem z panem Mroczkiem w podkomisji badaliśmy, jak działa lotnictwo w Polsce. Ale zostawmy to, bo to jest historia. Kilkanaście lat temu byłem dwukrotnie w zakładach produkujących samoloty Eurofighter. Obok były hangary, w których stały samoloty Mig-29. Pytałem szefa, co robią z tymi samolotami? Dlaczego ich nie eksploatują? Od razu odpowiedzieli wprost, że to jest zupełnie inna klasa, inny świat. Remontujemy je i oddajemy, zdaje się, że nawet za złotówkę do Polski. Nie chcę już teraz o tym mówić, ale chcę to powiązać z pytaniem. Ile wypadków albo niekorzystnych zdarzeń, które można zaliczyć do incydentów, dotyczyło samolotów F-16? To w jakimś stopniu będzie również odpowiedzią dla kolegi. Porównanie tego, co dzieje się w Stanach Zjednoczonych, w Niemczech czy we Francji – liczby zaistniałych tam incydentów. To są zupełnie inne samoloty. Inne jest ich bezpieczeństwo. Z reguły ich wyposażenie jest na zupełnie innym poziomie. Mówiłem o samolotach Eurofighter. To są samoloty czwartej generacji. A tutaj są takie samoloty, jakie są. Panowie znają się na tym lepiej ode mnie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dziękuję. Na tym zakończyliśmy turę pytań. Proszę o odpowiedzi, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MON Wojciech Skurkiewicz:

Dziękuję, panie przewodniczący. Jeżeli chodzi o szczegółowe pytania dotyczące incydentów czy sytuacji, które przywoływał pan poseł w odniesieniu do samolotów F-16 i podziału tych zdarzeń na incydenty lotnicze i inne zdarzenia czy w podziale na poszczególne rodzaje samolotów, to – niestety – są to informacje niejawne. Nie możemy panu udzielić informacji w takim trybie, w jakim prowadzone jest dzisiejsze posiedzenie Komisji. Pan pułkownik ostrzega mnie, że to jest informacja niejawna. Jeżeli chodzi o grupy poszukiwawczo-ratownicze, to – oczywiście – analizujemy mechanizm ich działania, procedury i to, jak one funkcjonują. Oczywiście, jako kierownictwo Ministerstwa Obrony Narodowej mamy odpowiednie przemyślenia i będziemy również podejmować określone działania. Myślę, że dziś jest za wcześnie, żeby mówić o rozwiązaniach, które będą proponowane w zakresie funkcjonowania grup poszukiwawczo-ratowniczych. Pan generał, jeżeli chodzi o uzupełnienie odpowiedzi na pytania, które jeszcze były. Proszę bardzo.

Zastępca dowódcy generalnego RSZ gen. Jan Śliwka:

Nie chciałbym za dużo mówić na temat planowanej reformy grup poszukiwawczo-ratowniczych, jeżeli chodzi o ich funkcjonowanie w obecnej strukturze. Panie ministrze, panie przewodniczący, szanowni państwo, są rozpoczęte prace nad integracją szkolenia grup poszukiwawczych. Ma nastąpić scentralizowanie tego szkolenia w jednym ośrodku. Dyżury będą się odbywały w tych miejscach, które będą tego wymagały, zgodnie z ustaleniami z lotnictwem cywilnym. Tak naprawdę, poprzez pełnienie dyżurów przez grupy poszukiwawczo-ratownicze świadczymy usługi dla Ministerstwa Infrastruktury. Ten element jest w tej chwili w tej nowej strukturze. Przewidywane są dwie opcje. Myślę, że na posiedzeniu niejawnym będziemy w stanie zaprezentować te dwie koncepcje. Na pewno jedna z nich będzie możliwa do realizacji, jeśli przełożeni ją zatwierdzą. Jesteśmy przygotowani do zreferowania tego w trybie niejawnym, jeżeli mają państwo taką potrzebę.

Widzimy potrzebę takich zmian od momentu, kiedy w 2014 r. lotnictwo znalazło się w rękach jednego inspektora. Do tej pory część grup poszukiwawczo-ratowniczych – te etatowe – były w strukturach sił powietrznych. I o tych była tutaj mowa. Natomiast trzeba pamiętać o tym, że jeszcze mamy pozostałości z poprzedniego systemu, w którym dyżury ratownicze trzymała również brygada wojsk lądowych. Jest potrzeba integracji i usystematyzowania, jak również standaryzacji sprzętu i wyposażenia śmigłowców, włączając w to ratownictwo morskie i grupy poszukiwawczo-ratownicze, które działają na rzecz lotnictwa morskiego w rejonie Bałtyku. Jesteśmy zobligowani, żeby w tym rejonie z ratownictwa morskiego wydzielić również zespól lotniczy. O lokalizacjach będziemy mogli rozmawiać, kiedy odbędzie się takie spotkanie.

Natomiast jeżeli chodzi o te pytania, które dotyczyły czasu reakcji grupy i możliwości reakcji, to myślę, że wnioski przedstawimy po zakończeniu badania przez inspektorat bezpieczeństwa lotów. O tym, czy działał system ratowniczy w samolocie Mig-29, czy zadziałał, czy powinien zadziałać w sytuacji, w której fotel nie opuścił kabiny statku powietrznego, nie chciałbym się wypowiadać, bo jest to temat do zbadania. Myślę, że jest zbadany i to wyjdzie, czy ta grupa miała sygnał, czy nie miała, żeby namierzać daną częstotliwość ratowniczą. Jak pan płk Cierniak zaznaczył, do czasu zakończenia badań nie jestem upoważniony do tego, żeby na ten temat mówić. Mamy swoje przemyślenia, panie ministrze. Natomiast, jeżeli chodzi o przedstawienie tego w formie niejawnej, to myślę, że to jest zasadne. Melduję, że skończyłem.

Sekretarz stanu w MON Wojciech Skurkiewicz:

Jeżeli chodzi o użytkowanie samolotów F-16 i Su-22, to dziś one są w służbie. Oczywiście, to że samoloty Mig-29 są uziemione, to problem również dla nas, jako wojska. Problem wynika chociażby z tego, że te statki miały być użyte m.in. do udziału w misji Air Policing, którą wkrótce zaczynamy, bodajże od 1 stycznia 2019 r. W związku z tym będzie ona realizowana na samolotach F-16. W pełni wypełniamy nasze zobowiązania sojusznicze. Dziś kierownictwo Ministerstwa Obrony Narodowej pracuje i zastanawia się nad przyszłością sił powietrznych, a także myśli o statkach, które będą kontynuatorami samolotów Su-22 i Mig-29. To jest naturalne. Dziś szef Sztabu Generalnego Wojska Polskiego otrzymał określone zadanie, które ma wykonać w określonym terminie, dotyczące nowego programu modernizacji technicznej sił zbrojnych do 2026 r. i dalej. Bez wątpienia nie wyobrażamy sobie, jako kierownictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, że w tym programie nie znajdą się kwestie następców samolotów Su-22 i Mig-29. To jest zupełnie naturalne. Panie generale, proszę.

Zastępca dowódcy generalnego RSZ gen. Jan Śliwka:

Jeżeli chodzi o przejęcie zadań, ponieważ samoloty Mig-29 były w dyżurze w ramach misji Air Policing, czyli obrony powietrznej, te zadania zostały przejęte przez samoloty F-16 – zadania operacyjne. Jak przedstawił to pan minister, w końcu sierpnia br. zapadła decyzja, że dyżur bojowy w krajach bałtyckich od 1 stycznia 2019 r. przejmie 2. Skrzydło Lotnictwa Taktycznego, mając na względzie to, że jest to zdarzenie skomplikowane i niezbędny jest proces ponownego dochodzenia do odpowiedniego poziomu wykonywania zadań operacyjnych przez pilotów samolotów Mig-29 oraz w związku z warunkami bezpieczeństwa. Kiedy jest samolot i lotnik, największą wartością jest człowiek. W związku z tym zdecydowaliśmy – dowódca generalny, również za aprobatą ministra obrony narodowej – że na misję polecą samoloty F-16. Natomiast samoloty Mig-29 po wznowieniu lotów będą miały czas na osiągnięcie pełnej zdolności do realizacji zadań operacyjnych.

Zakładam, że badanie zakończy się za miesiąc. To będzie okres jesienno-zimowy, kiedy warunki atmosferyczne nie są sprzyjające do tego, żeby wznawiać nawyki pilotażowe i nawyki operacyjne wyszkolonych pilotów. Nie ma takiej opcji, żeby nieprzygotowanego człowieka wysłać do misji bojowej w krajach bałtyckich, więc zapadła taka decyzja. Zbiegło się to z zakończeniem naszej działalności z udziałem samolotów F-16 na teatrze na południu, w związku z czym zasoby, które były używane w misji w Iraku, wróciły do kraju. Dlatego to zadanie mogło być przejęte przez samoloty F-16.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dziękuję. Wobec wyczerpania pytań oczekuję, że na pytania, na które nie udzielono odpowiedzi lub może udzielono jej nie do końca, otrzymamy odpowiedzi na piśmie. Jeszcze pan poseł Pudłowski.

Poseł Paweł Pudłowski (N):

Chciałbym zwrócić się z wnioskiem formalnym do prezydium Komisji o rozważenie możliwości zorganizowania w ciągu 5–6 tygodniu posiedzenia niejawnego w tej sprawie.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dziękuję. Zapisano ten wniosek.

Przypominam, że nadal jest możliwość zapisania się na studia podyplomowe, jeżeli ktoś jest tym zainteresowany.

Zamykam posiedzenie Komisji. Dziękuję państwu.